

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: 1

Artikel: Entretien avec le divisionnaire Markus Gygax
Autor: Allain, Philippe / Gygax, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346811>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



F-5 Tiger au départ de Sion. © FA

Entretien avec le divisionnaire Markus Gygax

Propos recueillis par le cap Philippe Allain

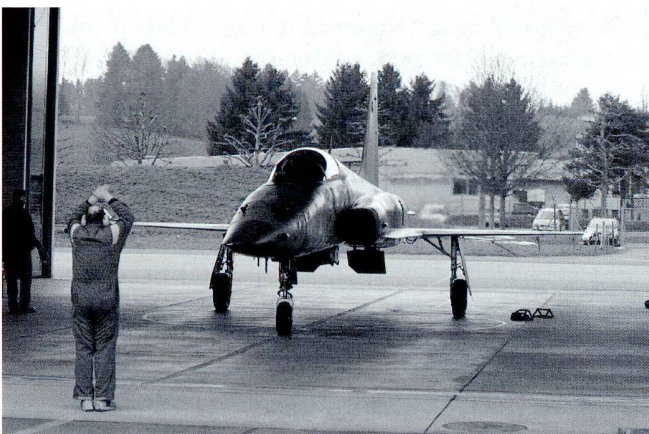
Rédacteur adjoint, RMS+

Mon Divisionnaire, le Forum économique mondial de Davos se termine. Quel bilan tirez-vous de l'engagement des Forces aériennes ?

Je suis très satisfait de l'engagement. Et à plus d'un titre! D'abord, la surveillance de l'espace aérien nous a donné beaucoup de travail. Le nombre de nos interventions afin de faire respecter les restrictions de vol au dessus de Davos a doublé par rapport à l'année dernière, principalement en raison du beau temps qui augmente le trafic aérien et aussi le nombre d'étourdis. Mais dans des circonstances pareilles, il faut être sûr à 100%.

Ensuite, le transport aérien a été très sollicité afin d'escorter ou transporter par la voie des airs des personnalités à qui le Service fédéral de sécurité jugeait opportun d'octroyer une protection particulière. Leur nombre a augmenté et ces missions représentent un grand honneur pour les Forces aériennes suisses.

Ensuite, pour la première fois, nous avons pu augmenter notre champ de vision en couplant nos radars avec ceux de la DCA et obtenir, par la mise en réseau de tous les senseurs disponibles, un maximum d'informations au profit de l'instance qui, le cas échéant, ordonnerait



d'abattre un aéronef. Là, je suis heureux d'annoncer que nous sommes prêts pour l'Euro 08 !

Et enfin, pour la première fois également, l'aérodrome de Dübendorf a accueilli une dizaine de jets d'affaire que l'aéroport de Zurich-Kloten ne pouvait plus recevoir en raison du manque de place. Je pense que ce bilan n'est pas seulement très positif ; il peut également encourager la Suisse à continuer d'organiser des conférences de cette envergure.

Parlons de l'Initiative «Contre le bruit des avions à réaction dans les zones touristiques». Quel est le potentiel de danger pour la sécurité?

Cette initiative est sans aucun doute dangereuse ! Je ne connais personne qui aime le bruit et je reconnais que l'initiative a du charme... Il faut promouvoir les zones touristiques, cela ne fait aucun doute non plus. Mais, dans le cas où l'initiative serait acceptée, où irions nous nous entraîner? Les Forces aériennes s'entraînent souvent à l'étranger ou sur simulateur. Il est d'ailleurs prévu de porter leur nombre à quatre prochainement. Mais il ne faut pas croire que les entraînements sur simulateur peuvent suffire à former des pilotes militaires opérationnels, car il leur faut connaître la topographie du pays au dessus duquel ils opèrent. Cette connaissance leur confère un avantage décisif ! De plus, l'initiative veut faire une distinction entre vols d'entraînement et engagements, mais cette distinction est purement académique car un engagement est souvent ordonné alors que des avions sont déjà dans le ciel en train de s'entraîner.

Enfin, je veux aussi défendre le concept de stationnement avec un exemple concret. Pour assurer la sécurité au dessus du WEF, nous avons opéré principalement depuis Meiringen avec un aérodrome de dégagement qu'était Payerne... Mais, en cas de brouillard, il nous a fallu opérer le cas échéant depuis Sion. Durant le WEF 2008, nous avons utilisé les trois : Sion, Meiringen et Payerne

sont ensemble nécessaires à l'accomplissement de nos missions, car ils sont situés dans des régions au climat différent et ils répondent à des impératifs budgétaires plus restrictifs.

Cette initiative vous inquiète-t-elle?

Peu ! Au contraire, je suis confiant et je veux que nous profitons de cette chance pour montrer nos missions, pour démontrer pourquoi un pays libre a besoin d'une Armée et d'une Force aérienne ! Dans notre pays, sur la terre ferme, la sécurité se partage entre les différentes polices et l'armée... Dans les airs, pour garantir la sécurité, il n'y a qu'un seul acteur : les Forces aériennes. Et nous avons une spécificité : notre mission est permanente.

Avez-vous eu des réactions de vos homologues étrangers?

Oui, avant tout de l'étonnement, quand ils décomptent 110 000 citoyens suisses qui ne comprennent pas la nécessité des Forces aériennes...

Entre nous, si ce ne sont pas les Forces aériennes suisses qui assurent les tâches de police aérienne, qui le fera ? Imaginez que nous devions déléguer notre souveraineté sur l'espace aérien à un pays tiers: qui effectuera les contrôles des vols qui ont reçu une autorisation diplomatique ? Qui identifiera les violations de l'espace aérien ? Qui mettra en place des restrictions de l'utilisation dans notre espace aérien comme c'est le cas lors du WEF ? Je ne parle ici que des tâches permanentes, pas du cas de défense qui mettrait notre population à la merci d'un autre pays. Les initiants ressemblent fortement à des personnes qui ne se rendent pas bien compte ce que signifie déléguer sa sécurité à un autre pays.

Le F-5 approche de la retraite. De quoi faut-il tenir compte dans le processus de remplacement ?

Avant tout, les Forces aériennes veulent rester crédibles. Pour cela, nous voulons avoir la capacité d'assurer des tâches de police aérienne et de pouvoir durer 24 heures sur 24 durant à peu près 2 semaines. Nous voulons également pouvoir garder une liberté de manœuvre et pouvoir assurer d'autres engagements en parallèle d'un engagement important. Il s'agit de ne pas oublier non plus que pour entraîner les pilotes militaires, il faut qu'il reste des avions disponibles.

Et enfin, nous avons une mission d'exploration et d'appui de feu air-sol au profit des Forces terrestres. Je n'entre pas dans les questions de maintenance que des avions disposant d'une telle technologie nécessite, mais il faut bien se rendre compte qu'un avion ne passe pas sa vie en l'air. C'est pourquoi nous parlons actuellement d'une flotte totale de 60 à 70 avions de combat. Les 4 candidats - *Gripen SUE*, *Rafale F*, *Super Hornet US* et *Eurofighter D/S/I/GB* - répondent au cahier des charges. Entre juillet et octobre, les candidats passeront un processus de sélection et les deux meilleurs seront proposés. Mais, à la fin, ce sera au Parlement de décider. Car c'est lui qui tient les cordons de la bourse.



Courte présentation

Grade :	Divisionnaire
Prénom :	Markus
Nom :	Gygax
Origine :	Seeberg BE
Né en :	1950
Profession :	Pilote militaire depuis 1971
Fonction :	Chef de l'état-major d'engagement des Forces aériennes Commandant remplaçant des Forces aériennes Vice-président du conseil d'administration de Skyguide
Loisirs :	Course à pied, triathlon
Devise :	Toujours prêts, toujours flexibles!

Ce remplacement n'est-il pas un peu prématuré, ou trop gourmand, au vu de la situation actuelle de la menace d'une part, et des finances de l'autre?

Il y a 20 ans, nous disposions de 3 à 400 avions à réaction. Aujourd'hui, nous en avons 87 : 33 F/A-18 et 54 *Tiger*. Demain, nous parlons de 60 à 70 avions de combat de 4^e génération.

Trop gourmand ? Résolvons ici l'équation avec les paramètres suivants : espace, temps et moyens. Avec un petit espace comme celui de la Suisse, nous devons réagir dans un délai très court. Pour augmenter nos chances de succès, nous devons donc être le plus souvent possible en l'air car le temps nécessaire au décollage pourrait être fatal. Cette présence dans le ciel a pour conséquence que

nous devons disposer d'un nombre d'avions minimal et avec le nombre d'avions que nous demandons, nous estimons pouvoir résoudre l'équation et remplir notre mission.

Quant à la menace, je vous réponds que nul ne saurait se dire prophète. Qui pouvait annoncer en 1988 que le mur s'effondrerait ? Et regardons combien de temps dure le processus d'acquisition d'un système comme le F/A-18. En 1986, nous avons effectué les premiers essais de cet aéronef, nous avons reçu le premier exemplaire en 1997 et ce n'est qu'en 2004 que nous avons pu mener avec succès une opération avec 3 escadrilles. Voilà - presque 20 années se sont écoulées. Enfin, mon dernier argument est comparatif. La Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, la Finlande sont des pays qui possèdent environ 60 avions de combat modernes. Et plusieurs d'entre eux sont aussi en train d'évaluer des successeurs à leur F-16.

Vous parlez souvent de capacité à durer, mais le manque de personnel autant sur les bases aériennes qu'au sein des pilotes militaires n'est-il pas problématique ?

Toute l'armée est concernée. Je garde confiance : ce phénomène a toujours été présent. Mais il est vrai que les circonstances ont changé. D'une part, nous avons vécu une augmentation des engagements réels et exigeants comme par exemple AMBACENTRO; TIGER FOX, SUMA, et

PELO. D'autre part, nous sommes peut-être devenus plus ouverts à la critique, plus francs... Je préconise deux démarches. D'une part, il s'agit de présenter toute acquisition de nouveaux systèmes en présentant les conséquences du point de vue des besoins en personnel. Et de l'autre, il faut toujours et encore expliquer et prouver la nécessité d'obtenir un budget nous permettant de remplir notre mission.

Dans les Forces aériennes, nous sommes actifs dans les relations publiques avec des films, des actions lors de manifestation comme des Journées de l'Armée afin de motiver les jeunes à s'engager. Dans les années 60, il y avait par année 2000 jeunes qui voulaient devenir pilotes militaires. Après sélection, il en restait une trentaine. Aujourd'hui, pour 500 intéressés chaque année, nous en retenons environ 12. Je le répète, je garde confiance.

M.G.

